

Schaduwvloot vaart onder valse vlaggen van het Koninkrijk der Nederlanden

Nieuws

29 augustus 2025

#Veilig varen

Gedownload op 09-07-2026

Het wordt de schaduwvloot over het algemeen steeds moeilijker gemaakt om in bedrijf te blijven. Uit recent onderzoek van journalistiek onderzoeksplatform Follow The Money blijkt dat beheerders van **schaduwvlootschepen** + ten behoeve van Russische overzeese handel toch behoorlijk inventief zijn in het omzeilen van sancties. Want terwijl verschillende scheepsregisters, zoals die van Panama, acties ondernemen om de Russische schaduwvloot uit hun register te drijven, blijken schepen ineens ook onder niet bestaande vlaggen te varen.

Op dit moment varen er ook schepen van de Russische schaduwvloot onder de vlaggen van Aruba en Sint Maarten. Maar beide landen in het Koninkrijk der Nederlanden hebben helemaal geen vlagregister voor zeeschepen en geven dus ook geen zeebrieven af. Uit wekelijkse controle door de KVNR in augustus 2025 in een gezaghebbende internationale database blijkt dat enkele tientallen schepen frauduleus de vlag voeren van Aruba, Sint Maarten en Curaçao. Dit aantal verandert regelmatig.

Omvang schaduwvloot onder valse vlaggen, ogenschijnlijk van het Koninkrijk der Nederlanden

7 aug. 2025 14 aug. 2025 21 aug. 2025 28 aug. 2025



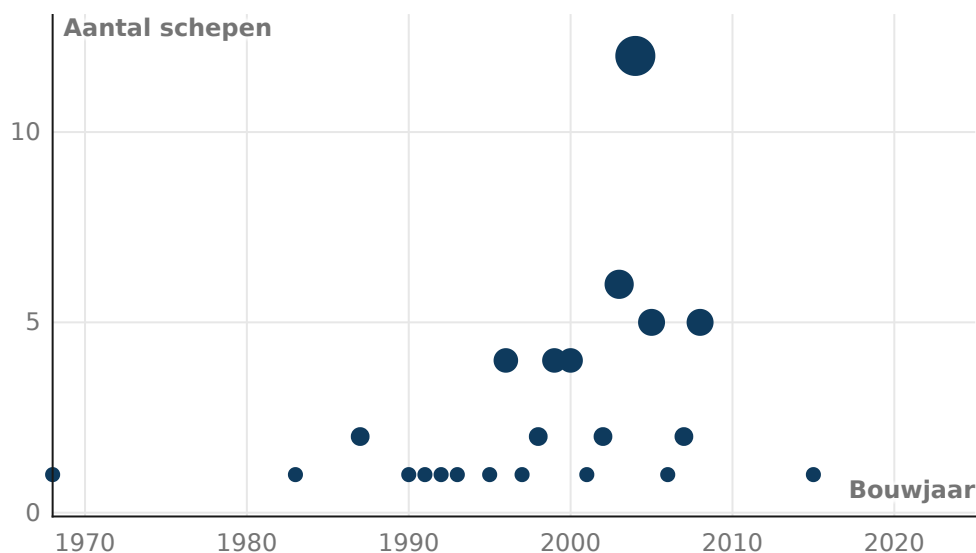
Nederlandse reders bezorgd

De scheepsregisters voor zeeschepen in het Koninkrijk zijn gevestigd in de landen Nederland en Curaçao. Schepen die in deze registers zijn opgenomen, varen onder de zogeheten Koninkrijksvlag. De KVNR vindt het voeren van frauduleuze vlaggen in de eerste plaats dan ook zeer schadelijk voor de reputatie van Nederland en Curaçao. Daarmee raakt deze praktijk ook de Nederlandse reders die wel gerechtigd zijn de Koninkrijksvlag te voeren. De KVNR is bovendien bezorgd over de veiligheid en de arbeidsomstandigheden van de zeevarenden aan boord.

Ook zijn er zorgen over de mogelijke milieurisico's die deze schaduwvlootschepen met zich mee kunnen brengen. Het gaat namelijk veelal om olietankers waarvan de technische staat dikwijls te wensen overlaat, waardoor het risico op milieurampen mogelijk groter is dan kan worden ingeschat. De internationaal verplichte verzekeringen tegen bijvoorbeeld olieverontreiniging zijn vaak afgesloten bij dubieuze verzekeringsmaatschappijen. Als er een olielek ontstaat, zal de kuststaat (lees: de belastingbetaler) voor de kosten moeten opdraaien, omdat de verzekeraar naar alle waarschijnlijkheid niet solvabel is en niet over het geld beschikt om te kunnen uitkeren. En dit nog afgezien van situaties waarbij een legitiem schip in aanvaring komt met een frauduleus schip. Op wie kun je dan je schade verhalen? Genoeg redenen dus om hier iets tegen te doen.

Bouwjaar schepen schaduwvloot onder valse vlaggen, van het Koninkrijk der Nederlanden

Aantal schepen ○ 1 ○ 4 ○ 10



Data 28 augustus 2025

Bron: KVNR o.b.v. S&P Global data • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Voortrekkersrol Nederland bij bestrijding

Wat de situatie extra zorgwekkend maakt, is dat deze schepen soms in de buurt van Nederland varen, namelijk door de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) + . Omdat de frauduleuze schepen pretenderen een vlag te voeren van één van de landen van het Koninkrijk, is Nederland als gedupeerde in de unieke positie om een voortrekkersrol op zich te nemen bij de bestrijding van deze schepen. Dat kan sowieso in eigen wateren. Maar het internationaal zeerecht lijkt ruimte te bieden om zelfs op volle zee op te treden tegen schepen zonder nationaliteit. Om te kunnen handhaven op volle zee, zou het in verband met de beschikbare capaciteit verstandig zijn dat Nederland nauw samenwerkt met andere landen. Daarnaast moet ook worden gekeken naar handhaving in de wateren van kuststaten.

*Article 110
Right of visit*

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship, other than a ship entitled to complete immunity in accordance with articles 95 and 96, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that:

- (a) the ship is engaged in piracy;
- (b) the ship is engaged in the slave trade;
- (c) the ship is engaged in unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109;
- (d) the ship is without nationality; or
- (e) though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in paragraph 1, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

4. These provisions apply *mutatis mutandis* to military aircraft.

5. These provisions also apply to any other duly authorized ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service.

*Article 111
Right of hot pursuit*



These websites are fake websites and issue fraudulent Sint Maarten certificates. Many individuals have invested in certificates via these websites and Sint Maarten has continuously received many inquiries regarding the validity of these documents. For further inquiries, please contact Sint Maarten Maritime Administration: maritimesm@sintmaartengov.org

Secondly, there have been found several cases of fraudulent applications for seaman's book in the Netherlands in the past months. We have identified two different types of fraudulent activities:

1. Fraudulent parties using the logo and signatures of other companies. The company whose logo was used had nothing to do with these applications.

Nederlandse overheid al op de hoogte

De Nederlandse overheid is gelukkig al enige tijd op de hoogte van deze illegale praktijken en heeft hiervan [melding gemaakt bij IMO](#). Ten tijde van deze brief aan IMO werden alleen nog frauduleuze zeebrieven en vaarbevoegdheidsbewijzen zogenaamd door Sint Maarten afgegeven. Inmiddels blijkt dat deze praktijk is uitgebreid naar Aruba en Curaçao. De regeringen van [Sint Maarten](#), Aruba en Curaçao hebben inmiddels ook verschillende oproepen gedaan aan buitenlandse havenautoriteiten om deze frauduleuze activiteiten op te sporen en waar nodig strafrechtelijke vervolging in te stellen.

De KVNR waardeert de brief van de Nederlandse overheid als belangrijke stap, maar roept de Nederlandse autoriteiten tegelijkertijd op om meer te doen. Daarbij meent de KVNR dat dit het meest effectief zou zijn in nauwe samenwerking met gelijkgestemde landen. Daarnaast is het belangrijk dat Nederland concreet tot actie overgaat om schepen, die varen onder frauduleuze vlag van een land binnen het Koninkrijk, aan te houden zodra zij zich in Nederlandse wateren bevinden.

Neem contact op met...

Auteur



Lodewijk Wisse

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

wisse@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Positief Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB

26-06-2020

De Nederlandse ondernemers vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische

nuwe wijze nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De koper heeft met de media discussie

autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringsrisico's en regelmatig als veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart bij de meest gereguleerde sectoren buiten reders moeten vóórtaan van meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regelingen, en codes van toelating, behalve verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte houden om te verduurzamen en te innoveren.

Regelmatig samspelen

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig (ook niet taal) vangen in zijn afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit MKB-verbond. Het is duidelijk, maar moet dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenzij afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

gevoel om de regelgeving voor MKB-inkomenbedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de rijksoverheid op te leveren sectorale regelgeving zoeken, waaronder het anderszels naar de maritieme sector. Als uit zich anderszels zijn voor de stapeling af, moet daar automatisch een sectorale rechtvaardigheid aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductie in de sector, voor regelgeving ook toe te passen op kleine en to leveren sectorale regelgeving zoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke instanties, termijnen en meetbare toezichtverwachting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplaatjes, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en licentie, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, zodat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortaan uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie worden voorkomen. Het is vaak niet Nederland zijn anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie



Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026